堺市自転車のまちづくり推進条例逐条解説

目次

前文
第１章　総則（第１条―第５条）
第２章　自転車の安全利用
　第１節　自転車利用者の遵守事項等（第６条―第１１条）
　第２節　自転車の安全利用に関する教育等（第１２条―第１４条）
第３章　自転車のまちづくりに関する基本的施策（第１５条―第２２条）
第４章　雑則（第２３条）
附則

私たちのまち堺は、いにしえから仁徳天皇陵古墳を始めとする百舌鳥古墳群の築造のため、多くの金属加工技術を有した人々が集まり、その技術は、環濠自治都市として発展した中世において、高度な鉄砲鍛冶の技術へと受け継がれ、近代には、その鉄砲鍛冶の技術が、自転車産業にも継承された。現在では世界有数の企業も誕生している自転車関連企業群は、本市の地場産業の中で重要な位置を占め、これまで他の地場産業とともに本市の発展に貢献するとともに、自転車の普及及び発展に大きく寄与している。

自転車は、移動手段として環境に対する負荷が少なく、心身の健康の増進にもつながる身近な乗り物であり、災害等による交通網の寸断時における移動手段としてもその有用性が見直され、自転車を利用する人は増えている。その一方で、交通ルールやマナーを無視した自転車の走行が歩行者に脅威を与え、時として重大な交通事故を引き起こし、また、自転車の盗難やひったくりなど、自転車が絡む犯罪も多くなっている。今こそ私たちは、歴史的に本市とゆかりが深く、多くの利点を持つ自転車の安全利用を推進するとともに、自転車に関連する事故や犯罪を減らし、「自転車のまち」として更なる飛躍を遂げていかなければならない。

ここに私たちは、市民が自転車を大切にし、交通ルールの遵守及びマナーの向上を図り、安全に、安心して、かつ、快適に自転車を利用することができるまちづくりを市民共通の願いとして進めるため、本条例を制定する。

【解説】

前文では、まず、本市における自転車産業発展の経緯について記載している。

古くは古墳時代に築造された仁徳天皇陵古墳を始めとする百舌鳥古墳群の築造にあたり、多くの金属加工を行う集団が住んでいた。古墳築造には木製の鋤や鍬が用いられたが、破損を防ぐため、これらの道具の先に金属を加工し覆いをかぶせる必要があり、このため、金属を加工する技術が発展したと推測される。

中世には、種子島に鉄砲が伝わると、堺の商人は、いち早くその技術を学び、鉄砲の各部品を分散製造させることによって大量生産を行い、堺は鉄砲の一大産地と移っていった。

明治に入り、自転車が日本に伝わると、鉄砲鍛冶職人達は、自転車の修理を行うようになり、第一次世界大戦で自転車の輸入が停止した後は、日本でも自転車が作られるようになった。

鉄砲の製造技術から培った金属加工の技術は自転車の製造へと姿を変え、堺は日本での一大生産地として発展し、現在でも自転車の製造と自転車部品の出荷額の国内シェアは高い水準にある。

次に、現状と課題について記載している。自転車には多くのメリットがある一方で、自転車関連事故や自

転車盗難、前かごからのひったくりなどが依然として多く、それらを減らしていかなければならない。

自転車の利用促進や安全利用だけではなく、特に自転車盗難については、大阪府内で多数発生し、本市においても非常に多い状況にある。

最終段落では、これらの課題を解決し、自転車を安全に、安心して、快適に利用できるまちづくりを市民共通の願いとして進めていくため、本条例を制定するものである。

第１章　総則

（目的）

第１条　この条例は、本市と歴史的にゆかりの深い自転車の安全利用に関し、市、事業者及び市民等の責務を明らかにし、これらの者が自転車を有効に活用できるまちづくりに協働して取り組むための基本的な事項を定め、もって本市における自転車のまちづくりの推進に資することを目的とする。

【解説】

本条では、先ず自転車の安全利用について、市、事業者、市民等の責務を明らかにすることを条例の目的達成の手段として掲げている。自転車は身近な乗り物であるが、交通ルールを無視した走行や運転マナー、安全意識の欠如により歩行者に対する危険かつ迷惑な運転が後を絶たない。また、本市における全交通事故に占める自転車関連事故の割合は、平成２３年、平成２４年とも３０％を超え、全国平均の２０％に比べ高い状況にある。

そして、市、事業者、市民等が自転車を有効に活用できるまちづくりに協働して取り組むための基本的な事項を定め、本市の自転車のまちづくりの推進に資することを目的としている。

（定義）

第２条　この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

(1) 自転車　道路交通法（昭和３５年法律第１０５号）第２条第１項第１１号の２に規定する自転車をいう。

(2) 自転車の安全利用　自転車の利用者が他人に対し、生命、身体又は財産における損害を被らせず、及びこれらの損害を自らも被らないような自転車の利用をいう。

(3) 事業者　本市の区域内（以下この条において「市内」という。）において事業活動を行う者をいう。

(4) 市民等　市内に住所を有する者、市内に所在する学校、事業所等に通学し、又は通勤する者、市内に滞在する者及び市内を通行する者をいう。

(5) 自転車のまちづくり　全ての市民が、自転車の安全かつ安心な利用に対する意識を高め、自転車の有用性を理解した上で積極的に自転車を利用すること並びに市が市民及び事業者の理解と協力のもと自転車の利用に係る環境の整備を促進することにより、自転車を利用しやすいまちを実現することをいう。

(6) 自転車小売業者　市内において自転車の小売を業とする者をいう。

(7) 自転車損害賠償保険等　自転車の利用に起因して他人の生命、身体又は財産における損害が生じた場合において、その損害を填補するための保険又は共済をいう。

(8) 自転車製造業者　市内において自転車の製造を業とする者をいう。

(9) 学校　市内に所在する学校教育法（昭和２２年法律第２６号）第１条に規定する学校をいう。

【解説】

この条例の中で使われる用語の解釈について、認識を共通にしておきたい重要な用語を定義している。

第１号

自転車とは、道路交通法第６３条の３で規定する「普通自転車」（普通自転車の定義については第６条第１号の解説を参照）以外の自転車も含めた広義の自転車（道路交通法第２条第１項第１１号の２に規定する自転車で、ペダル又はハンド・クランクを用い、人の力によって運転する二輪以上の車で、レールを必要としないものをいう。）を指すものとする。

身体障害者用の車いすや歩行補助車等、および小児用の車は除く。駆動補助機付（電動自転車等）は、内閣府令で定める基準に該当するものは自転車とする。

第２号

自転車の安全利用とは、自転車利用者が、歩行者や他の車両の通行に危険を及ぼし、また事故等により生命や身体、財産上の損害を被らせないことをいう。さらに、これらの損害を自らも被らないことをいう。

なお、自転車の盗難被害にあわないことや自転車利用中のひったくり被害にあわないよう、安全に利用できることを含んでいる。

第３号

事業者とは、市内において事業を営む法人及び個人を指す。また、行政機関（市役所や区役所、国・府・市の出先機関など）や公共的団体（農業協同組合、商工会議所等）を含む。さらに、商店街等の組織なども含んでいる。

また、有料、無料を問わず、レンタサイクル事業等を営む者も事業者に含んでいる。

第４号

市民等とは、本市の住民だけでなく、市内の企業や学校に通勤、通学する者、市民団体で活動する者などを指し、市内を訪れる観光客やビジネスで訪れる者、また、本市を通行する者も含んでいる。

第５号

自転車のまちづくりを行っている自治体は多く、それぞれの地域の特性を踏まえた多様な取組がなされている。

本市においては、歴史的に受け継がれた金属加工技術が現在の地場産業として発展してきた経緯や、自転車関連企業が集まっていることなどを踏まえ、自転車の安全利用に対する市民や事業者の理解と協力、協働を基本に、自転車利用環境の整備を進め、「自転車を利用しやすいまちを実現すること」を定義として定めたものである。

第６号

自転車小売業者とは、市内で自転車を販売する個人又は法人を指し、チェーン店（同系列店）や大規模店舗内で自転車販売を行う場合も含んでいる。

第７号

自転車に関する交通事故の事案において、近年、高額な賠償金の支払を命じる判決も多く出ている一方で、自転車には自動車の自賠責保険のような強制加入の制度が存在しないため、被害者及び加害者の救済のために損害保険等への加入を促進していく必要がある。

自転車損害賠償保険等は、自転車利用中に事故が発生した場合、被害者である相手を救済し、加害者の支払能力を補い負担を軽減するための金銭的補償ができる保険をいい、保険会社によって様々な名称で設

けられている。

なお、本人が怪我をした場合に治療費などの補償を受けられる傷害保険は含まない。

自動車保険との比較

	自動車事故	自転車事故
損害賠償に備える保険（強制加入）	自賠責保険など	×
損害賠償に備える保険（任意加入）	任意の自動車保険	自転車損害賠償保険等

自転車保険の種類

対象／保険の種類	事故の相手		自分	備考
	生命・身体	財産	生命・身体	
自転車損害賠償保険等	○	○	×	損害保険各社で取扱
傷害保険	×	×	○	損害保険各社で取扱
ＴＳマーク付帯保険	○	×	○	第８条の解説を参照

自転車損害賠償保険は、傷害保険、火災保険、自動車保険など他の保険の特約として契約することができる。（一般社団法人日本損害保険協会のホームページより引用）

第８号

自転車製造業者とは、市内で自転車を製造する事業者であり、海外から部品を輸入し、市内で最終組み立てを行う者も含んでいる。

ただし、自転車の輸入等を業としている者（商社等商品取引を業とする者）は、この製造業者や小売業者に含まないが、輸入して購入者に販売する場合は小売業者に含む。

（市の責務）

第３条　市は、市民等、地域団体、事業者等が実施する自転車の安全利用及び利用促進に関する活動の支援を行うとともに、自転車の安全利用及び利用促進に関する広報、啓発、教育、指導等を実施する責務を有する。

２　市は、自転車の駐輪に係る環境、通行に係る環境その他利用に係る環境を向上させる施策を推進する責務を有する。

【解説】

第１項

市は、市民等、地域団体（ＮＰＯを含む）、事業者等における自転車の安全利用及び利用促進に関する活動を支援する旨を規定している。地域団体とは、自治会、子ども会、女性団体、老人会等、地域で継続して活動する団体を指す。

また、活動の支援とは、啓発パンフレットの配付や交通安全出前講座の開催、イベントへの協力などの支援を行うこととしている。

さらに、自転車の安全利用及び利用促進に関して、広報活動を行うもので、特に、各年代に応じた啓発活動に努めるとともに、教育、指導等を行うことを市の責務としている。

第２項

市は、駐輪環境、自転車通行環境その他の自転車利用環境の向上に係る施策を推進する旨を規定している。

駐輪環境については、「堺市自転車等の放置防止に関する条例（昭和６２年条例第９号)」に定める目的を実現するため、本条例にも位置付け、自転車利用環境の向上を図るものである。

また、自転車通行環境については、自転車を歩行者や自動車と分離し、安全な通行環境を創出するため、市が整備を行うものとしている。例えば、自転車道の整備や自転車レーンの設置など、自転車を利用しやすい通行環境づくりを進めていくことをいう。

具体的な施策等については、第１５条で規定する計画で定めるものとする。

なお、施策実施にあたっては、第９次堺市交通安全計画(平成２３年１１月策定)の基本理念で定めている人優先の交通安全思想（高齢者、障害者、子ども等の交通弱者や、道路交通において弱い立場にある歩行者の安全を確保するための「人優先」の交通安全思想）を基本とする。

（事業者の責務）

第４条　事業者は、第１条に規定する目的を達成するため、従業員に対し自転車の安全利用に関する啓発を行い、自転車の適正な管理及び利用の促進に努めなければならない。

２　前項に規定するもののほか、自転車小売業者は、自転車の購入者に対し、自転車の安全利用に関する啓発及び自転車損害賠償保険等に関する情報の提供に努めなければならない。

【解説】

第１項

自転車を事業活動等に使用している事業者に対し責務を課すものである。事業者が雇用する従業員に対し、交通ルールやマナーの啓発及び指導を行うことにより、従業員が安全に自転車を利用し、事故に遭わないよう、また、事故を起こさないよう啓発に努めるものとする。

自転車の適正な管理とは、事業等で使用する自転車及び従業員が通勤で使用する自転車について、事業所内の適正な場所への駐輪や利用に際して交通の支障とならない場所への駐輪など、適正な管理に努めるものとする。

第２項

事業者の責務の中で、自転車小売業者が自転車購入者に対し、安全利用に関する啓発や自転車損害賠償保険等への加入などについて説明するなど、情報の提供を行うことを規定している。

本項を規定するに至った経緯として、本市内で販売される自転車が年間約９万台あることから、自転車小売業者が、自転車を販売する際に、交通ルールやマナーについて啓発し、自転車保険等についての情報などを提供することで、自転車の安全利用の周知効果が高くなると考えられるため規定した。

また、体格に合っていない自転車を利用したことによる事故も発生していることから、利用者に応じた自転車の選び方などについても、各年代に応じて情報提供するものとする。

（市民等の責務）

第５条　市民等は、第１条に規定する目的を達成するため、自転車の安全利用に関する理解を深め、自転車に起因する事故及び犯罪の防止に努めなければならない。

【解説】

自転車の交通ルールやマナーを知らない人、知っていても守らない人も多くいることから、市が実施する講座や啓発活動を通じて、市民は自転車の安全な利用に関する理解を深めるとともに、家庭での教育や、

地域社会、例えば自治会等の地域活動を通じて、自転車関連事故及び自転車関連犯罪（被害・加害）の防止に取り組むことを規定している。

第２章　自転車の安全利用

第１節　自転車利用者の遵守事項等

（自転車利用者の遵守事項）

第６条　自転車を運転する者（以下「自転車利用者」という。）は、道路交通法その他の関係法令を遵守するとともに、歩行者の安全に十分に配慮して自転車を運転しなければならない。

２　前項に定めるもののほか、自転車利用者は、次の事項に努めなければならない。

(1) 横断歩道を通行する場合は、歩行者の通行を妨げるおそれのないときを除き、自転車を押して通行すること。

(2) 乗車用ヘルメットを着用すること。

(3) 前２号に掲げるもののほか、自転車を安全に利用すること。

【解説】

自転車を利用するにあたっては道路交通法やその他関係法令等を遵守し、自転車の安全利用に努めなければならない。なお、主な違反行為については、次に記載しているとおり、道路交通法に既に規定が設けられているため、本条例では、原則として、道路交通法に規定されていない事項について規定している。

道路交通法に規定する主な違反行為

主な違反行為	罰則	根拠条例
歩道通行	３月以下の懲役又は５万円以下の罰金	道交法第１７条第１項
右側部分通行	３月以下の懲役又は５万円以下の罰金	道交法第１７条第４項 道交法第１８条第１項
飲酒運転	５年以下の懲役又は１００万円以下の罰金 （酒酔い運転の場合）	道交法第６５条第１項
並進	２万円以下の罰金又は科料	道交法第１９条
無灯火・反射器材を備え付けていない自転車	５万円以下の罰金	道交法第５２条第１項
二人乗り	５万円以下の罰金など	道交法第５５条第１項 道交法第５７条第２項 大阪府道路交通規則
信号無視	３月以下の懲役又は５万円以下の罰金	道交法第７条
一時停止違反	３月以下の懲役又は５万円以下の罰金 （過失の場合１０万円以下の罰金）	道交法第４３条 道交法第３６条第３項
不必要な警音器の使用	２万円以下の罰金又は科料	道交法第５４条第２項
携帯電話の使用 物を持っての運転	５万円以下の罰金	道交法第７１条第６号

道交法…道路交通法（昭和３５年法律第１０５号）を指す。

主な例外規定

（１） 自転車の歩道通行の例外（道交法第６３条の４第１項、道交法施行令第２６条）

自転車は、原則として車道を通行することとなっているが、例外的に歩道を通行できるのは、以下の場合となっている。

①道路標識（※１）や道路表示（※１）によって普通自転車が歩道を通行できることとされているとき

②普通自転車の運転者が児童、幼児、７０歳以上の者または車道通行に支障がある身体障害者であるとき

③車道または交通の状況に照らして、通行の安全を確保するために、普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき

※１　自転車歩道通行可の道路標識及び道路表示

道路標識	道路標示

（２）乗車人員の制限の例外（道交法第５７条２項、大阪府道路交通規則第１１条（１））

２人乗りなど、乗車席以外の場所に乗車させることができるのは、例外的に以下のような場合となっている。

①１６歳以上の運転者が幼児（６歳未満の者をいう。以下同じ）１人を幼児用座席に乗車させる場合

②１６歳以上の運転者が幼児２人を幼児二人同乗用自転車（運転者のための乗車装置及び２の幼児用座席を設けるために必要な特別の構造又は装置を有する自転車をいう。）の幼児用座席に乗車させる場合

③１６歳以上の運転者が４歳未満の者１人をひも等で確実に背負う場合（②に該当する場合は除く。）

第１項

道路で自転車を利用する場合、自転車利用者は、幼児、児童及び高齢の歩行者、障害がある歩行者その他の歩行者でその通行に支障のある者が通行しているときは、一時停止もしくは徐行し、安全を確保して通行することとしている。（※２）

特に、視覚障害者が歩道を通行している場合に、自転車が前後左右どの方向から接近してくるのか、全く分からないため、自転車に追い越されたり、すれ違う時に恐怖感を抱くという声が多い。自転車利用者はこのことに十分に配慮した運転を行うよう、自転車利用者に理解を求めていく。

また、その他の歩行者であっても、急に進路を変更するなど、想定外の動きをとる場合も多いので、自転車利用者に対して、歩行者の動向に配慮した運転を行うよう、強く啓発していく。

※２　障害者に対する配慮に関する規定

道路交通法第７１条の２

身体障害者用の車いすが通行しているとき、目が見えない者が第１４条第１項の規定に基づく政令で定めるつえを携え、若しくは同項の規定に基づく政令で定める盲導犬を連れて通行しているとき、耳が聞こえない者若しくは同条第２項の規定に基づく政令で定める程度の身体の障害のある者が同項の規定に基づく政令で定めるつえを携えて通行しているとき、又は監護者が付き添わない児童若しくは幼児が歩行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行を妨げないようにすること。

また、歩道と車道の区別のある道路で、歩道を通行することが認められた普通自転車（※３）は、道路交通法第６３条の４第２項に定める歩道通行の方法（道路標示により通行すべき部分が指定されている場合はその部分を徐行、指定されていない場合は歩道の中央から車道寄りの部分を徐行、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止）によらなければならない。

ここでいう普通自転車とは、車体の大きさ、構造が次の基準を満たす２輪又は３輪の自転車で、他の車両をけん引していないものをいう（道路交通法第６３条の３前段、道路交通法施行規則第９条の２）。

※３　普通自転車の車体の大きさ及び構造

① 長さ１９０ｃｍ以内及び幅６０ｃｍ以内

② 側車をつけていない。（補助輪は除く）

③ 運転者席が一つで、それ以外の乗車装置がない。（幼児用座席は除く）

④ ブレーキが、走行中簡単に操作できる位置にある。

⑤ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出物がない。

普通自転車以外の自転車は、原則車道を通行しなければならない。（道路交通法第１７条第１項）

第２項

第１号

横断歩道の押し歩きには、法令上に定められた規定はないが、本条例で歩行者が多いときなどに、押して歩き、歩行者の通行を妨げないよう配慮する旨を規定している。（※４）

※４　横断歩道の押し歩きに関する告示

交通の方法に関する教則（昭和５３年国家公安委員会告示第３号）

「道路を横断しようとするとき、近くに自転車横断帯があれば、その自転車横断帯を通行しなければなりません。また、横断歩道は歩行者の横断のための場所ですので、横断中の歩行者がいないなど、歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはいけません。」

交通安全教育指針（平成１０年国家公安委員会告示第１５号）

「道路を横断しようとする場合は、近くに自転車横断帯があれば、その自転車横断帯で通行しなければならないこと。」

「横断中の歩行者がいないなど歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、横断歩道を自転車に乗ったまま通行してはならないこと。」

第２号

万一発生した事故において、できるだけ被害を軽減するため、自転車利用者に乗車用ヘルメットの着用を勧めるものである。これは、自転車で発生した事故の中で、死亡原因の多くが頭部の打撲に起因しているためである。中でも、高齢者が転倒時に頭部を打ちつける場合が多いことから着用を促すものである。

道路交通法において、１３歳以下はヘルメットの着用に努めるよう規定されているが、本規定では、年

齢に関係なく、自転車利用を行う場合において着用に努めるよう規定している。

また、１６歳以上の運転者が幼児（６歳未満の者をいう。）を幼児用座席に乗車させる場合においても、その幼児に乗車用ヘルメットを着用させることを促すものである。

※大阪府下の自転車乗車中死者の負傷部位別

	平成２３年		平成２４年	
	死者数	構成率	死者数	構成率
全損	1	2.6%	3	6.4%
頭部	25	65.8%	31	66.0%
顔部	0	0.0%	1	2.1%
頸部	2	5.3%	2	4.3%
胸部	6	15.8%	8	17.0%
腹部	3	7.9%	1	2.1%
背部	0	0.0%	0	0.0%
腰部	1	2.6%	1	2.1%
腕部	0	0.0%	0	0.0%
脚部	0	0.0%	0	0.0%
窒息・溺死等	0	0.0%	0	0.0%
損傷なし	0	0.0%	0	0.0%
計	38	100.0%	47	100.0%

資料提供：大阪府警察

第３号

第１号、第２号に規定する事項のほかにも、自転車利用者は自転車を安全に利用するよう努めることを規定している。

（自転車の点検整備）

第７条　市は、自転車の点検又は整備の不良による事故を未然に防止するため、自転車の点検及び整備の普及を促進するものとする。

２　自転車利用者（第１２条に規定する保護者を含む。以下同じ。）及び事業者（以下これらを「自転車利用者等」という。）は、その利用する自転車を日常的に点検するとともに、自転車小売業者等による定期的な点検を受けるよう努め、必要に応じた整備をしなければならない。

【解説】

第１項

市は、自転車の整備不良による事故（※１）が発生していることから、自転車利用時の日常点検や整備の普及を促進していくことを規定している。

これは、自動車の場合は車検制度が整備されており、定期点検を行わなければならないという認識を多くの人が持っているが、自転車の場合はそこまでの認識がなく、買ってそのまま乗り続けることができると思い込んでいる人が多い。自転車の整備不良による事故も発生していることから、乗車前の点検(タイヤの空気

圧やブレーキの効きなど)を常に行い、異常が感じられる場合には、自転車小売業者等で点検整備を受けることを規定している。自転車小売業者による定期的な点検整備は年に１回受けることが望ましい。

※１整備不良により発生した事故例（独立行政法人製品評価技術基盤機構のホームページから引用）

【事例①】一般用自転車（※２）で走行中、サドルが外れたために転倒し、打撲を負った。

（事故原因）サドルを固定するボルトの締付け方が弱かったため、がたつきが生じてボルトに過大な衝撃荷重が加わり、ボルトが疲労破壊し、サドルが外れたものと推定される。なお、取扱説明書には、サドルがしっかり固定されているか確認し、がたつきがある場合は工具を用いて固定する旨が記載されていた。

【事例②】一般用自転車で走行中、突然前輪がロックされたために投げ出され、頭部を強打した。

（事故原因）左前ホークが外側及び後方に変形しており、左の前輪泥よけステーにも変形が見られること、また、スポークに変形や異物の付着が認められることから、走行中ホークやステーとスポークの間に左側から異物を噛みこんで急制動がかかり、転倒したものと推定される。

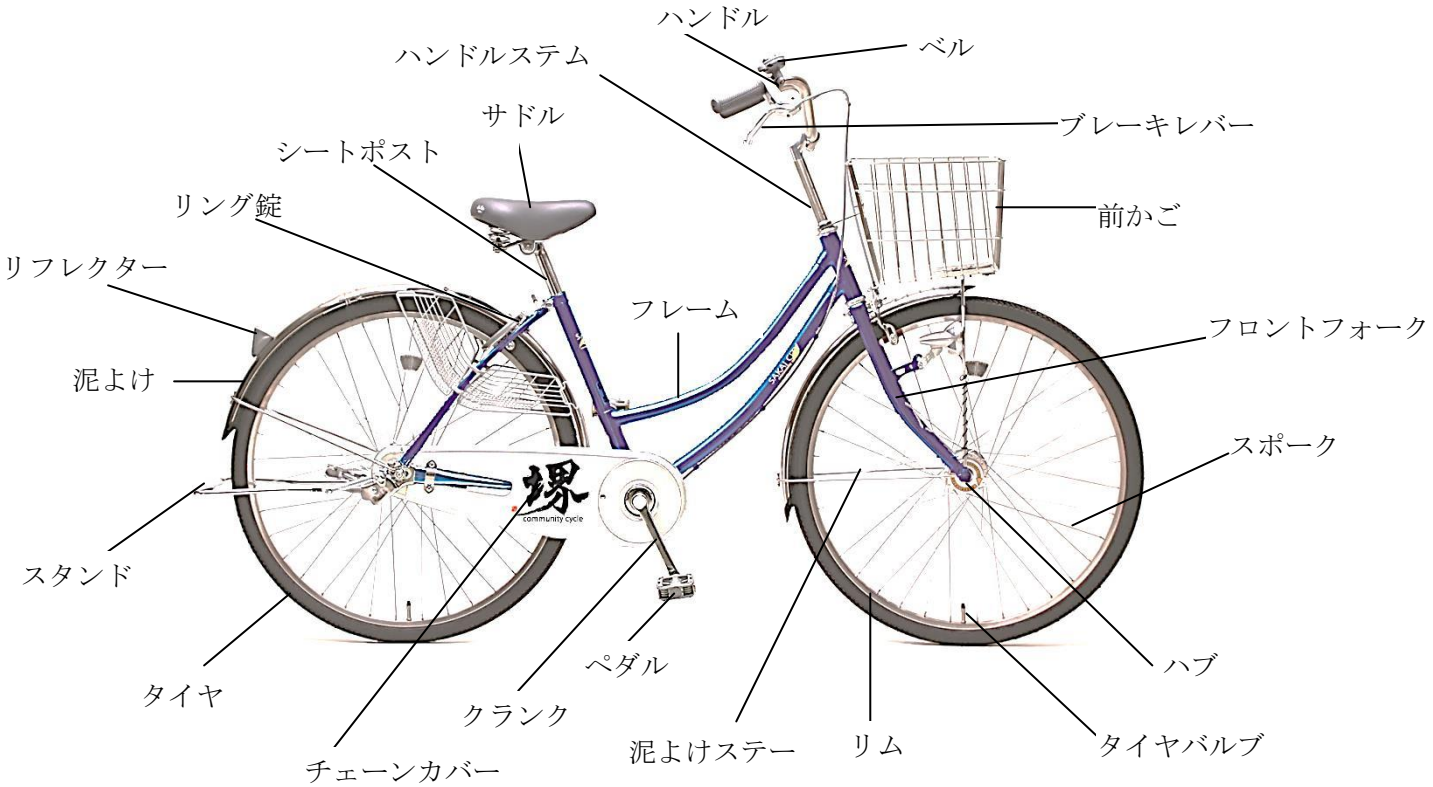
【事例③】子供が一般用自転車で走行中、ペダルが抜け落ちて転倒し、膝に擦り傷を負った。

（事故原因）この一般用自転車のペダルは着脱式で、ペダル軸の挿入が不完全な状態で使用中に自転車を倒したため、ストッパーが変形してペダルの固定ができなくなっていたにもかかわらず、使用を続けたためペダルが抜け落ちたものと推定される。

※２一般用自転車

一般用自転車とは、スポーツ車 、シティ車、コンパクト車、実用車、子供車を指す。

自転車の主な部位とその名称については下記の図のとおりである。



第２項

自転車利用者に対しても、日常的な点検や自転車小売店等による定期的な点検を受けることを規定している。

自転車の整備不良による事故も多く発生していることから、ブレーキの効き具合やハンドルやフレーム、車輪のガタつきなど、自転車に乗る前に事前に点検を行い、また、定期的に自転車安全整備士（※３）、自転車技士（自転車組立整備士）（※４）もしくは同等の技術を有する人の点検を受けることを促進するものである。

※３　自転車安全整備士

財団法人日本交通管理技術協会が実施する「自転車安全整技能検定」に合格した者で、自転車の点検整備と安全利用の指導について専門的な技能をもつ者をいう。

※４　自転車技士（自転車組立整備士）

自転車技士は、自転車製造の最終工程で、通常小売店等が行う組立、検査及び整備に係る技術を審査し、その合格者に付与される称号である。完成車ＪＩＳマーク表示、ＳＧマーク表示及びＢＡＡマーク表示自転車の最終組立及び点検調整は、自転車技士又は従来の自転車組立整備士が行うことが条件となっている。平成１７年度より、従来の自転車組立整備士から、新たに自転車技師の制度となった。

（保険等への加入）

第８条　市は、自転車利用者等に対し、自転車に起因する事故がもたらす被害等の情報について周知を図るとともに、自転車損害賠償保険等に加入するよう啓発を行うものとする。

２　自転車利用者等は、自転車損害賠償保険等に加入するよう努めなければならない。

【解説】

第１項

自転車利用中に交通事故を起こした場合に、被害者である相手を救済し、加害者の支払能力を補い負担を軽減するための損害賠償保険等への加入を規定している。

自転車が加害者となる事故は年々増加傾向にあり、被害者に対する損害賠償額は高額化してきている。（※２）市は、万一の事故に備え、被害者救済を図るため、自転車損害賠償保険等に加入するよう啓発を行っていくものとしている。

第２項

自転車利用者等に対しても、自転車損害賠償保険等に加入することを努力義務として規定している。自転車安全整備士がいる自転車安全整備店で点検整備を受けると、ＴＳマーク（※１）が自転車に貼付される。ＴＳマークには保険有効期間中（点検日から１年間）のＴＳマーク貼付自転車に搭乗中の人が交通事故により傷害を負った場合に適用される「傷害補償」と、自転車搭乗者が第三者に傷害を負わせてしまった場合に適用される「賠償責任補償」が付帯している。このような制度の活用も促進していく。

ＴＳマーク付帯保険以外にも、民間保険において自転車損害賠償保険が販売されている。また、自動車保険や火災保険の付帯保険としても販売されている。

※１　ＴＳマーク付帯保険

この制度は、自転車の定期的な点検・整備を促進して、自転車の安全な利用と、自転車事故の防止に寄与するとともに、万一事故に遭った場合の被害者救済に資するために設けられた。

自転車には、自動車のように法律上の車検制度はないが、ＴＳマークの付帯保険の有効期間が、点検日から１年となっており、最低年１回の定期点検を促進するという意味では、車検的な制度となっている。

なお、ＴＳマークには青色マーク（第１種）と赤色マーク（第２種）があり、マークによって付帯保険の補償額が異なる。

青色ＴＳマーク	赤色ＴＳマーク

【傷害補償】

ＴＳマークが貼付されている自転車に搭乗している人が、交通事故によって事故の日から１８０日以内に入院、死亡又は重度後遺障害を被った場合には、次の表の金額が一律に支払われる。

種別	死亡もしくは重度後遺障害（１～４級）	入院（１５日以上）
青色ＴＳマーク	３０万円	１万円
赤色ＴＳマーク	１００万円	１０万円

【賠償責任補償】

自転車保有台数の増大に伴い自転車乗用中の交通事故が年々増加し、最近では、自転車が歩行者と衝突して歩行者を死亡させ、遺族から高額な賠償金を求められても、加害者が保険未加入等であったため、十分な賠償金の支払いができず自己破産し、被害者も救済を受けることができず泣き寝入りすることになるようなケースも出てきている。

賠償責任補償は、ＴＳマークの貼付されている自転車に搭乗している人が第三者に死亡又は重度後遺障害を負わせたことにより、法律上の損害賠償責任を負った場合、次の表の通り適用する。

種別	死亡もしくは重度後遺障害（１～７級）
青色ＴＳマーク	限度額　１０００万円
赤色ＴＳマーク	限度額　５０００万円

【被害者見舞金】

平成２６年１０月１日から、制度の改定により事故の相手方に対する被害者見舞金が新設されます。下記の金額が一律に支払われます。（赤色ＴＳマークのみ）

種別	１５日以上の入院
赤色ＴＳマーク	１０万円

※２　高額な損害賠償事例

賠償額　４，７４６万円　平成２６年１月２８日判決　東京地方裁判所

青信号で横断歩道を渡っていた女性に、競技用自転車に乗った男性が赤信号を無視して時速１５～２０キロで衝突。女性は転倒して頭を強く打ち、５日後に死亡。

賠償額　９，５００万円　平成２５年７月４日判決　神戸地方裁判所

小学校５年生の児童がマウンテンバイクに乗り、時速 20～30 キロの速さで坂道を下っているとき女性をはね、女性は頭蓋骨を骨折し、現在も意識不明の状態。子どもの保護者である母親に対し、指導や注意が功を奏しておらず、監督義務を果たしていないとした判決。

賠償額　３，０００万円　平成１９年７月１０日判決　大阪地方裁判所

夜間、歩道の中央を男子中学生が無灯火で運転中、信号が変わらないうちに交差点を渡るため速度をあげ進行し、対面してくる歩行者と正面衝突して死亡させた。

賠償額　５，４３８万円　　平成１９年４月１１日判決　東京地方裁判所

３７歳男性が信号を無視しスピードを出し交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の５５歳女性と衝突し、女性は頭蓋内損傷等で１１日後に死亡。

賠償額　５，０００万円　平成１７年１１月２５日判決　横浜地方裁判所

女子高校生が携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、前方を歩行中の５７歳女性看護師と衝突。女性は重い後遺障害が残った。

賠償額　３，１３８万円　平成１４年２月１５日判決　さいたま地方裁判所

男子高校生が自転車で無理に歩道から交差点に進入し、６０歳女性保険勧誘員が運転する自転車と衝突。女性は頭蓋骨骨折で９日後に死亡。

（自転車の安全利用の対策）

第９条　自転車利用者等は、錠前の取付け、施錠の徹底、ひったくり防止カバーの活用等により、自転車に関わる犯罪の被害の防止に努めなければならない。

２　自転車製造業者及び自転車小売業者は、自転車の盗難、ひったくり等の犯罪を防止するため、盗難の防止に有効な錠前、ひったくり防止カバーその他の用具の普及に努めなければならない。

３　自転車製造業者及び自転車小売業者は、自転車に関する事故を防止するため、灯火装置並びに車両の両側面及び後部に反射板を装備した自転車を製造し、又は販売するよう努めなければならない。

【解説】

第１項

自転車利用者が自転車盗難やひったくりなど、犯罪被害に遭わないよう、自転車にシリンダー式の馬蹄錠などの丈夫な錠前を取り付けたり、ひったくり防止カバーを取り付け、安全に安心して自転車が利用できるよう、自転車利用者が自ら被害防止策を講じることを規定している。

第２項

自転車盗難や自転車の前かごからのひったくり被害が多い実態を考慮して規定するもので、自転車製造業者及び自転車小売業者は、自転車を販売するにあたって、盗難の防止に配慮した錠前やひったくり防止カバーの取付けなど、利用者が犯罪被害に遭わない方策を購入者に周知することを規定している。

第３項

自転車を販売するにあたっては、その自転車が道路で使用されるときは、夜間の利用を想定し、灯火及

び車両の両側面、後部に反射板を設置するよう努めることを規定している。

自転車への灯火又は反射器材の取り付けについては、道路交通法で、自転車の前部に前照灯、後部に尾灯又は反射器材を取り付ける旨が規定されているが、自転車の後部だけでなく両側面にも、反射器材を取り付け、自転車が道路を横断する際に、側面からの視認性を高めることで、より一層の安全性が保たれることから規定するものである。

自転車に関する大阪府内・堺市内の犯罪実態

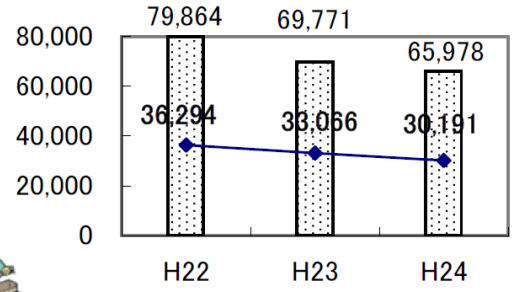
平成25年7月2日
大阪府警察本部

1 府内の犯罪認知件数の推移

	H22	H23	H24
全刑法犯	164,096	155,206	146,966
街頭犯罪	79,864	69,771	65,978
自転車盗	36,294	33,066	30,191
割合	45.4%	47.4%	45.8%

※「割合」とは、街頭犯罪に占める自転車盗の割合を示す。

街頭犯罪8手口中、自転車盗の割合は45．8%を占める。



市民の身近で起こる自転車盗は、体感治安を悪化
※ 被害回復率は、31．2%を占める。

2 堺市内の犯罪認知件数の推移

(1) 認知件数の推移

	H22	H23	H24
全刑法犯	15,127	13,774	12,734
街頭犯罪	7,904	7,068	6,389
自転車盗	3,510	3,209	2,883
割合	44.4%	45.4%	45.1%

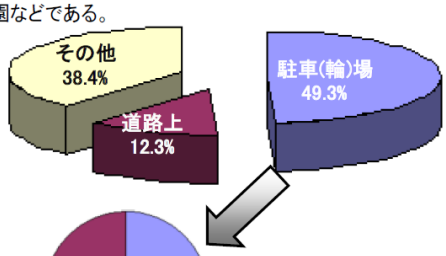
※「割合」とは、街頭犯罪に占める自転車盗の割合を示す。

街頭犯罪8手口中、自転車盗の割合は45．1%を占める。

(2) 場所別認知状況（H24）

総数	駐車(輪)場	道路上	その他
2,883	1,421	354	1,108
	49.3%	12.3%	38.4%

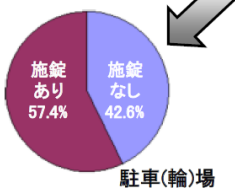
※「その他」とは、一戸建住宅、中高層住宅、学校、スーパー、公園などである。



(3) 施錠あり・なし別認知状況（H24）

総数	種別	件数	割合
2,883	施錠あり	1,658	57.5%
	施錠なし	1,225	42.5%

駐車(輪)場	種別	件数	割合
小計 1,421	施錠あり	815	57.4%
	施錠なし	606	42.6%



「施錠なし」での被害が42．6%を占める。

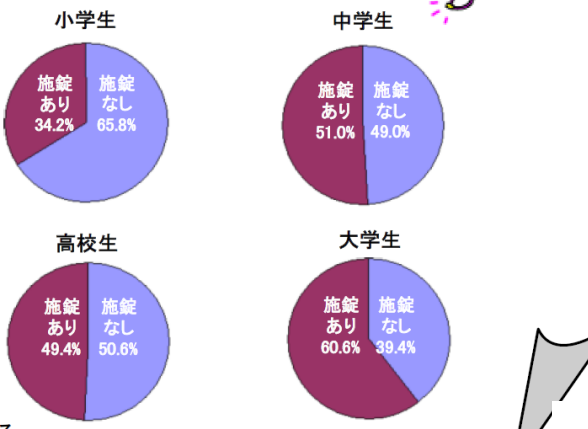
Point!
しっかり鍵を掛ければ相当の被害を防げる。
防犯性の高い鍵を取り付ける。

(4) 年齢別認知状況（H24）

H24 総数	20歳未満	20代	30代	40代	50代	60歳以上
2,883	1,370	587	318	265	140	203
	47.5%	20.4%	11.0%	9.2%	4.9%	7.0%

(5) 学職別認知状況（H24）

		総数に占める割合	施錠あり 割合	施錠なし 割合
小学生	184	6.4%	63 34.2%	121 65.8%
中学生	410	14.2%	209 51.0%	201 49.0%
高校生	569	19.7%	281 49.4%	288 50.6%
大学生	274	9.5%	166 60.6%	108 39.4%
総数	2,883			



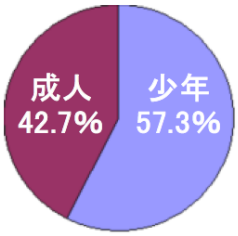
小学生の「施錠なし」の割合が65．8%を占める。

Point!
幼い頃からの防犯教育（「鍵掛け」等）は大切である。

3　府内の自転車盗検挙状況（H24）

(1) 成人・少年犯罪構成比

総数	成人	少年
1,902	812	1,090
	42.7%	57.3%

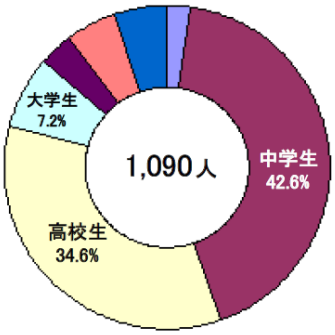


少年による犯罪は全体の57．3%を占める。

Point!
自転車盗は、「ゲートウェイ犯罪」であり規範意識の悪化を導く。→規範意識の醸成

(2) 学職別

小計	小学生	中学生	高校生	大学生	各種学校生	有職	無職
1,090	23	464	377	79	35	53	59
	2.1%	42.6%	34.6%	7.2%	3.2%	4.9%	5.4%

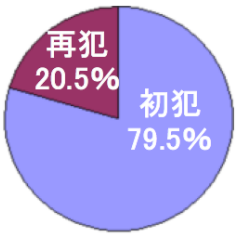


中学生の割合が42．6%を占める。

Point!
中学生を対象とした非行防止教室が必要である。

(3) 学職別再犯構成比

小計	小学生	中学生	高校生	大学生	各種学校生	有職	無職
1,090	23	464	377	79	35	53	59
再犯者 223	1	88	82	4	2	20	26
再犯率	4.3%	19.0%	21.8%	5.1%	5.7%	37.7%	44.1%



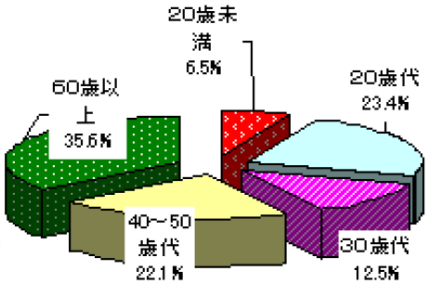
自転車盗の再犯率は20．5%を占め、中学生、高校生の再犯率は2割弱である。

ひったくり

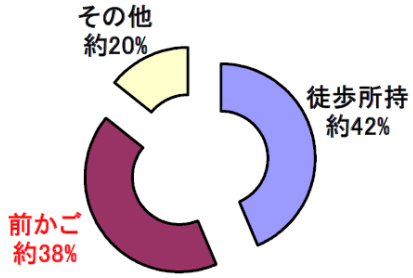
	認知件数
H25.5末	585
H24.5末	717
増減	−132

自転車利用者がひったくりの標的に…

被害者の年齢層



被害態様別(手集計)



Point!
ひったくり防止カバー装着で被害ゼロ！

※　平成24年統計数値は確定値を、平成25年統計数値は平成25年6月10日付暫定値を示す。

（迷惑運転に対する指導等）

第１０条　市は、自転車に起因する事故を未然に防止するため、他人に危害又は迷惑を及ぼすおそれのある運転（次項において「迷惑運転」という。）をする自転車利用者に対し、必要な指導を行うものとする。

２　市は、悪質な迷惑運転が多発する区域がある場合においては、期間を定め、当該区域において、自転車の安全利用の啓発に重点的に取り組むものとする。

【解説】

第１項

市は、他人に危害又は迷惑を及ぼすおそれのある運転をする自転車利用者に対し指導することを規定している。

迷惑運転者に対し、指導を行う者は、交通ルール等の知識を有する市の職員が指導にあたるものとする。

なお、指導を行う主体とその相手については下記の表のとおりである。

第２項

市は悪質な迷惑運転が多発する地域や区域、駅前、交差点、時間帯、期間等においては、関係機関の協力のもと、自転車の安全利用の啓発に重点的に取り組むものとする。

指導・取締り等に関する役割分担

<table>
<tr><td colspan="2">主体
相手</td><td>(1)　市（職員）</td><td>(2)　警察署</td><td colspan="3">(3)　さ か い 自 転 車 リ ー ダ ー</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td></td><td>(3-1)事業者等啓発型
自転車利用推進委員
（事業者、商店街、自転車小売店等）</td><td>(3-2)市民啓発型
（自治会交通指導員、学校の先生、その他幅広く）</td><td>(3-3)観光支援型
観光サイクルサポーター</td></tr>
<tr><td rowspan="6">対象者</td><td>自転車利用者（道路上）</td><td rowspan="6">啓発・指導</td><td>啓発・指導・警告・取締り</td><td rowspan="3">―</td><td>―</td><td rowspan="5">―</td></tr>
<tr><td>学校</td><td rowspan="3">啓発・指導</td><td>啓発・指導</td></tr>
<tr><td>自治会</td><td>啓発・指導</td></tr>
<tr><td>事業者等</td><td>啓発・指導</td><td>―</td></tr>
<tr><td>任意の団体</td><td rowspan="2">―</td><td>啓発・指導</td></tr>
<tr><td>観光客</td><td>啓発・指導・警告・取締り</td><td>―</td><td>啓発・指導</td></tr>
<tr><td colspan="2">取 締 り 要 請
（場所、時間、取締り対象）</td><td>警察へ要請</td><td>市と協議の上、取締り</td><td>市へ情報提供</td><td>市へ情報提供</td><td>市へ情報提供</td></tr>
<tr><td rowspan="3">啓発等の協力要請</td><td>市</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td></tr>
<tr><td>自転車利用推進委員</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td></tr>
<tr><td>警察署</td><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td></tr>
</table>

本条例における、指導・取締り等の用語の考え方	啓　発：ルールマナーのチラシや啓発グッズを配付するなど、安全な自転車利用を呼び掛ける。
	指　導：違反している自転車利用者に対し、違反行為を是正させるための指導を行う。
	警　告：違反している自転車利用者に対して違反行為を是正させ、警告書を交付する。
	取締り：警告に従わない場合や、悪質、危険性の高い違反について検挙措置を講じる。

（自動車運転者の遵守事項）

第１１条　自動車を運転する者（以下この条において「自動車運転者」という。）は、車道を通行する自転車の安全に十分配慮して自動車を運転しなければならない。

２　自動車運転者は、追越し等のため自転車の側方を自動車で通るときは、当該自転車との間に安全な間隔を空け、又は徐行するなど、自転車の安全に注意しなければならない。

３　自動車運転者は、交差点を通行するときは、交差する道路を通行する自転車との衝突、左側を通行する自転車の巻き込み等を予防するため、当該自転車の交差点への進入速度、動向等を確認しながら自動車を運転しなければならない。

【解説】

第１項

自転車は軽車両であり、原則として車道を通行することが道路交通法で定められている。しかし、自転車は不安定であり、運転者の身体を防護する機能がないという構造上の特性をもっているので、自動車運転者は、車道を通行する自転車の安全に十分配慮しなければならないとしている。

第２項

自転車は、路面の状況や天候等の影響を受けやすく、走行中にふらつくこともある。このため、自動車運転者は、追越しなどのため、自転車の側を通るときは、自転車との間に安全な間隔を設けるか、徐行しなければならないとしている。

第３項

自動車運転者は、交差点を通行するときは、自転車の飛び出しがあるかも知れないことを予想し、注意して運転するとともに、車道の左側を通行している自転車の巻き込みなど、側方や後方に注意しなければならない。また、自転車利用者が自動車の存在に気付いていない場合があるため、自転車利用者と目を合わせたり、交差点への自転車の進入速度や動向などを、確認しながら通行しなければならない。

第２節　自転車の安全利用に関する教育等

（保護者等による教育等）

第１２条　未成年の自転車利用者の保護者は、当該自転車利用者に対し、自転車に関する事故を予防するために自転車の適正な利用方法を説明し、乗車用ヘルメットを着用させる等の自転車の安全利用に関する教育及び指導を行うよう努めなければならない。

【解説】

未成年の自転車利用者の保護者とは、保育園児、幼稚園児、小学生、中学生及び高校生等の保護者を指す。未成年の自転車利用者の保護者は、自転車購入時に付いてくる取扱説明書を読み聞かせるなどして、当該自転車利用者に自転車の特性を十分理解させ、乗車前の日常点検や各種調整(ハンドルやサドルの高さ調整など)の仕方、正しい使用方法(身長にあった自転車の調整など)、安全に乗車するために守らなければならない警告事項などを認識させることを規定している。

また、未成年の自転車利用者の保護者は、転倒した場合に頭部を守るため、当該自転車利用者に乗車用ヘルメットを着用させるよう規定している。これは、特に児童又は幼児は、自転車の転倒を予測し、自分自身で頭部を守る能力が低いことから、着用の促進を図るものである。

（学校等における教育等）

第１３条　学校（大学を除く。）の長は、その幼児、児童又は生徒に対し、発達段階に応じた自転車の安全利用に関する教育、啓発及び指導（以下この条において「教育等」という。）を行うよう努めなければならない。

２　中学校の長及び高等学校の長は、生徒の自転車通学を認める場合は、自転車の安全利用を確保するための措置を講ずるよう努めなければならない。

３　専修学校（学校教育法第１２４条に規定するものをいう。）の長、各種学校（同法第１３４条第１項に規定するものをいう。）の長及び大学の長並びに児童又は生徒の教育又は育成に携わる者（第１項に規定する学校の長を除く。）は、その児童、生徒又は学生に対し、自転車の安全利用に関する教育等を行うよう努めなければならない。

４　教育委員会は、第１項及び第２項で定める事項を効果的に実施するため、堺市立学校園に対して自転車の安全利用に関する教育等を行う上で必要な指導、助言又は援助を行うものとする。

【解説】

第１項

学校長及び学校長の指揮監督を受ける教員は、児童及び生徒に対し、自転車の安全利用に関する教育、啓発及び指導を行うよう規定している。

児童の成長に伴い、行動範囲も拡大していく中、塾や少年野球等のクラブ、友達との遊びなど、自転車を利用する機会も増えてくる。このため、各学年に応じた、自転車の安全利用に関する教育、啓発、指導を行うよう規定している。

また、生徒についても、学校への通学だけでなく、放課後や休日等においても自転車を利用する機会があるため、自転車の安全利用に関する教育、啓発、指導を行うよう規定している。

特に、ルールやマナーは社会生活を営んでいく上で遵守すべきことであることから、継続的な教育を行っていくことが必要である。

第２項

中学校及び高等学校で自転車通学を認めるにあたっては、自転車の安全利用を確保する措置を講じることを規定している。安全利用を確保する措置とは、自転車の安全利用についての教育等を実施することを言う。ヘルメットの着用の促進などもこの措置に該当する。また、自転車免許証等の発行や、ルール違反者に対しては自転車による通学を認めないなどのことも当該措置に含む。

この自転車通学とは、学校に乗り入れる自転車利用だけでなく、自宅から最寄り駅等までなど、通学途上の自転車利用も含むものとする。

第３項

市内にある大学の長、専修学校等の長も同様に、学生又は生徒に対し、自転車の安全利用に関する教育、啓発及び指導を行うよう規定している。

また、その他、児童又は生徒の教育又は育成に携わる者とは、塾の講師、少年野球等のクラブの監督、引率者等、児童又は生徒が学校外において活動する際の、責任者を指すものとする。

第４項

教育委員会は、各学校の児童及び生徒の自転車の安全利用について、各年代に応じて必要となる基本的な交通安全教育がなされるよう、調整を行うことを規定している。

また、学校における交通安全教育については、国が定める学習指導要領に基づき行われることとなって

いるが、この学習指導要領だけでなく、各学校における自転車利用状況や地域の道路状況、児童又は生徒の成長段階等の実情を把握した教育及び指導が、学校教育の中で行われるよう必要な指導、助言又は援助をするものとする。

（自転車小売業者の研修の受講）

第１４条　自転車小売業者は、自転車の購入者に対し、自転車の安全利用に関する周知及びそのために必要な情報等の提供を効果的に行うため、市が実施する自転車の安全利用に関する研修を受講するよう努めなければならない。

【解説】

自転車小売業者は、直接購入者と身近に接する機会が多いため、自転車販売時に自転車の取り扱いや運転の仕方など、自転車の安全利用に関する啓発を行うよう第４条第２項で規定している。自転車利用者への啓発を担う自転車小売業者は、自転車の安全利用に関する知識や情報を習得することが重要であるため、市が実施する研修を受けることを規定している。

なお、この研修は、第１８条に規定する講座の一部を受講することで、研修に代えることができる。

第３章　自転車のまちづくりに関する基本的施策

（計画の策定等）

第１５条　市は、この条例の目的を達成するため、自転車のまちづくりに関する計画を策定するものとする。

２　市は、社会情勢の変化等に応じて、前項の計画を変更するものとする。

【解説】

第１項

市は、条例の目的である自転車のまちづくりを進めるための方針や具体的な施策を定めた計画を策定することを規定している。この計画については、市民・事業者・行政が協働して自転車のまちづくりを進めていく上で基本となる「つかう」（利用促進）「まもる」（安全利用）「とめる」（駐輪環境）「はしる」（通行環境）を柱とした堺市自転車利用環境計画を平成２５年６月に策定した。この計画は、市民が自転車を大切に扱い、市民・事業者及び行政が協働して交通ルールの遵守・マナーの向上を図るとともに、安全で安心して、そして楽しく利用することができる自転車のまちづくりを進めることを基本理念としている。

第２項

本市を取り巻く社会情勢や経済情勢の変化などに応じて、堺市自転車利用環境計画を見直し、改定をすることや、また新たに計画を策定し直すこととする。

（自転車のまちづくり推進の組織等）

第１６条　自転車に関わる全ての者は、第１条に規定する目的を達成するため、それぞれの役割を相互に補完し、及び協働するよう努めなければならない。

２　市は、自転車のまちづくりの推進に柔軟かつ弾力的に対応できる組織を構築するものとする。

【解説】

第１項

第１条の目的を達成するにあたり、自転車に関わる全ての者が、それぞれの責務や役割を互いに補完し、

協働することでより一層の効果が期待できるため、この規定を設けている。

例えば、市と自転車利用推進委員を設置する事業者が協働したイベントを実施し、広く市民に交通ルールの周知や利用促進の広報啓発活動を行ったり、また、学校とＰＴＡ，自治会などが協働して交通安全フェスティバルなどの行事を行ったり、地元商店街等が協働して自転車安全利用推進期間を設け、自転車利用者に対し特典を設けるキャンペーンを実施したりするなど、互いに協働して取組み、それぞれの責務や役割を補完しあう仕組みができることを期待している。

第２項

市は、自転車のまちづくりの推進にあたり、前項でできた仕組みや、自転車に関わる者を有機的に結びつけるため、柔軟かつ弾力的に対応できる組織を構築することを規定している。

この組織とは、前項の役割の相互補完や協働を行うにあたり、事業を企画立案する組織や、実際にその事業活動を行う組織、また、現行の堺自転車環境共生まちづくり企画運営委員会（※１）を活用するなど、本条例にいう自転車のまちづくりの進捗状況を把握するために必要となる組織などを指している。

※１　堺自転車環境共生まちづくり企画運営委員会

地球環境と人にやさしい自転車を活用し、市民と行政が一体となったまちづくりを進めるにあたり、市民の意識を醸成・高揚し、また市民の自主的な活動を広げ、進めることを目的として設立されたものである。

（人材の養成等）

第１７条　市は、自転車のまちづくりを推進する人材を養成するため、次に掲げる事項について講座を実施するものとする。

(1) 自転車の安全利用に関する事項

(2) 環境に対する負荷を低減するための自転車の活用に関する事項

(3) 自転車を活用した市内観光に関する事項

(4) 健康で快適な自転車利用に関する事項

(5) その他自転車のまちづくりに関する事項

２　市は、自転車のまちづくりについて自主的に活動する市民団体等に対し、市が実施する自転車に関する研修会への参加の機会の提供及び自転車に関する様々な情報の提供その他の必要な施策を行うものとする。

【解説】

第１項

本条では、市が自転車のまちづくりを進めていく人材を養成するため、次の各号に掲げる事項について、講座を開催することを規定している。

第１号

自転車の安全利用に関する事項とは、自転車を安全に利用するための交通ルールや防犯対策等について、自治会や学校などで指導や啓発を行うことができる人材を養成する講座をいう。

第２号

環境に対する負荷を軽減するための自転車の活用に関する事項とは、二酸化炭素を出さない環境に優しい交通手段として自転車がもつ環境面での有用性を理解のうえ、自転車の利用促進及び活用を行っていく人材を養成する講座をいう。

第３号

自転車を活用した市内観光に関する事項とは、観光で堺市に来訪する人が自転車を使って市内を周遊する際、楽しく安全に自転車に乗って観光ができるようサポートできる人材を養成する講座をいう。

第４号

健康で快適な自転車利用に関する事項とは、自転車の健康面における効果を理解のうえ、サイクリング等の企画、運営、引率を行うことができる人材を養成する講座をいう。

第５号

その他自転車のまちづくりに関する事項とは、上記以外に、自転車を快適に利用することができるまちづくりに寄与する人材を養成する講座をいう。

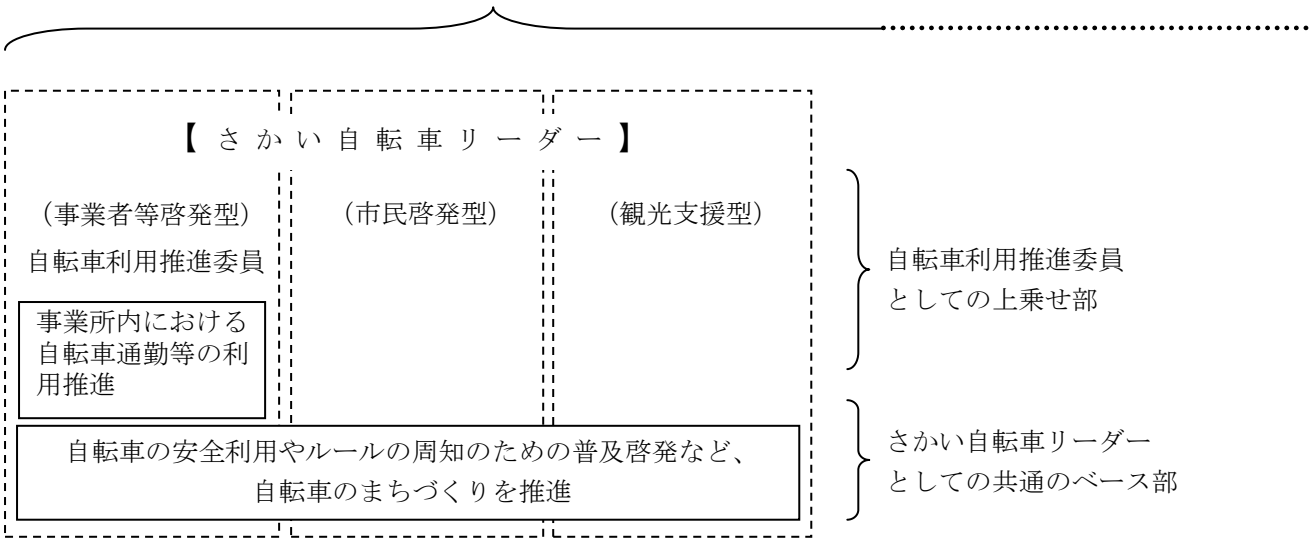
第２項

自転車のまちづくりに自主的に活動する市民団体には、「堺 自転車のまちづくり・市民の会（※１）」があり、自転車の安全利用の啓発や自転車への親しみづくりを行っている。これ以外にも、本条例の目的を推進し、自転車のまちづくりに寄与する市民活動団体に対し、市は研修の受講機会や情報の提供など、当該団体の活動を支援・促進するために必要な施策を講じていくものとしている。

※１　堺 自転車のまちづくり・市民の会

自転車のルール遵守・マナー向上の啓発や自転車への親しみづくりなどを中心に「自転車のまちづくり」に取り組む、市民の自主的な活動組織である。

人材養成の類型



人材の類型には、第１８条に規定する自転車利用推進委員（事業者等啓発型）や、自治会や地域の学校等でルール・マナーの啓発を行ったり、健康サイクリング等を企画実施する市民啓発型、自転車を活用した市内観光をサポートする観光支援型などの類型があり、これらの類型を総称して自転車リーダーと呼ぶ。市は、講座の開催を通じてこれらの人材を養成していくものとしている。

啓発活動の場や目的によって講座の内容が変わるため、それぞれの人材養成の類型にあった講座を開催するものとしており、また、今後は市民ニーズにより新たに養成する人材の類型が生じる可能性もある。より多くの人材を養成することで、自転車の安全利用と利用促進が図られることを期待している。

（自転車利用推進委員の設置）

第１８条　事業者は、従業員等の自転車の安全利用及び利用促進を図るため、市長が定める基準に基づき従業員等のうちから自転車利用推進委員を設置するよう努めなければならない。

２　自転車利用推進委員は、市が実施する講座を受講し、及び市の認定を受けた者でなければならない。

【解説】

第１項

事業者に対しては、その責務においても定めているが、より自転車の安全利用と利用促進を図るため、協力を得られる事業所に、自転車利用推進委員を設置し、自転車のまちづくりを図っていくこととしている。

事業所に自転車利用推進委員を設置する理由として、営業活動で自転車を利用している事業所がたくさんあるにも関わらず、これまで市としては、十分な啓発を行っていなかったこと、また、事業者として、従業員が自転車を安全に利用するという社会的責任（企業責任）を果たす必要があること、さらに、企業における従業員の自転車通勤の促進を図り、環境に負荷の少ない自転車を利用し、低炭素社会（※１）の実現に寄与することから設置を求めている。

自転車利用推進委員は、個人又は法人を問わず、業務や通勤で自転車を利用する機会の多い事業所に設置するものとする。

※１　低炭素社会

温室効果ガスの排出を自然が吸収できる量以内にとどめる社会を目指すもの。そのために産業、行政、国民など社会のあらゆる部門で、地球の有限性を認識し、大量生産・大量消費・大量廃棄社会から脱するとの意識を持ち、選択や意志決定の際に、省エネルギー・低炭素エネルギーの推進や、３Ｒ（廃棄物の発生抑制（リデュース Reduce)、再使用（リユース Reuse)、再生利用（リサイクル Recycle)）の推進による資源生産性の向上等によって、二酸化炭素の排出を最小化するための配慮が徹底される社会システムの形成が必要である。

第２項

市は、自転車利用推進委員を認定するための講座を開催し、自転車利用推進委員は、本講座を受講し、及び市の認定を受けた者でなければならない。事業者の活動を支援することは、第３条の市の責務でも定めているが、この条項でより踏み込んで、事業所で自転車の利用促進と交通ルールやマナーの啓発を行う自転車利用推進委員の設置を進めるため規定している。

（自転車利用推進委員の役割）

第１９条　自転車利用推進委員は、その事業所の従業員等に自転車の安全利用に関して指導を行うとともに、事業所内における自転車利用の促進に努めなければならない。

２　自転車利用推進委員は、規則で定めるところにより、市長にその活動内容を報告するものとする。

３　自転車利用推進委員は、自転車のまちづくりを推進するために有効と考えられる施策について、市に提案を行うことができる。

【解説】

第１項

自転車利用推進委員の役割として、前条の教材を用いて、事業所内の従業員（事業所の役員を含む）を

対象に、交通ルールやマナーの啓発及び自転車の安全利用に関して指導を行うこととしている。

また、自転車通勤や自転車を利用した営業活動等、事業所内の自転車の利用促進を図ることも自転車利用推進委員の役割としている。

第２項

事業所内の研修は、少なくとも年に１回は実施するものとし、自転車利用推進委員は活動の報告を市長に行うものとする。

第３項

自転車利用推進委員は、その活動に関する意見や自転車利用環境の向上につながる施策などを市に提案することができるものとしている。市はそれらの提案を参考にし、自転車のまちづくりを進めるものとする。

（顕彰）

第２０条　市は、自転車利用推進委員の活動が円滑に行われるよう支援を行うとともに、自転車利用推進委員が設置されている事業者を、自転車のまちづくりに寄与する事業者としてその名称その他の事項を公表するものとする。

【解説】

市は自転車利用推進委員が、その事業所内で円滑に活動を行えるよう、研修用の教材等の提供や貸出を行うものとする。

市は、自転車利用推進委員が設置されている事業者の名称等を堺市ホームページなどに掲載し、自転車のまちづくりに寄与する事業者であることを公表するものとする。

（情報の収集、発信等）

第２１条　市は、自転車に関する様々な情報の収集及び発信を行うとともに、市民等がそれぞれ有する自転車に関する情報を共有し、交流を行うことができる場の創出に努めるものとする。

【解説】

市は、自転車イベント、行政の取組などの情報を提供するとともに、市民、事業者等が持つ情報などを集約する仕組みを構築するものとする。また、市は、提供した情報や得た情報を組み合わせるなど、情報の交流を図ることとしている。自転車に関して欲しい情報を検索すれば、すぐに情報が提供されるようなウェブサイトの活用などを行う。

（市の施策への協力）

第２２条　市民等、事業者その他自転車のまちづくりに関係する者は、自転車の安全利用及び利用環境の向上に関する市の施策に協力するよう努めなければならない。

【解説】

市民等、事業者、その他自転車のまちづくりに関わる者は、自転車のまちづくりを推進するために、市の自転車の安全利用や自転車利用環境の向上に係る施策に協力するよう努める旨を規定している。

「自転車のまち」として更なる飛躍を遂げるためには、市が単独で施策を行うのではなく、市民等、事業者を含む関係者の協力のもと、協働した取組を行っていく必要があるため、規定したものである。

例えば、市だけで駐輪環境の整備を行うのではなく、鉄道事業者や商業施設、事業者等も自転車の適正な

管理に努めるなど、自転車の安全利用及び利用環境の向上に関する市の施策に協力するものとする。

第４章　雑則

（委任）

第２３条　この条例の施行について必要な事項は、規則で定める。

【解説】

この規定は、本条例を施行するにあたり定めておくべき詳細な事項については、本条例の中ではなく、別途、施行規則等で定める旨を規定したものである。例えば、自転車利用推進委員を認定する場合において、認定の手続き及び基準等を別に定めることとしている。

附　則

この条例は、平成２６年１０月１日から施行する。